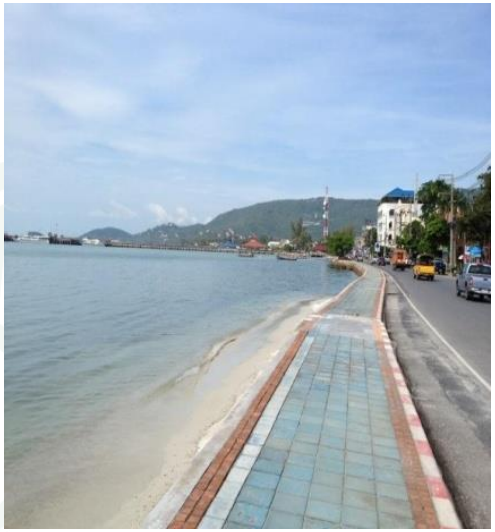
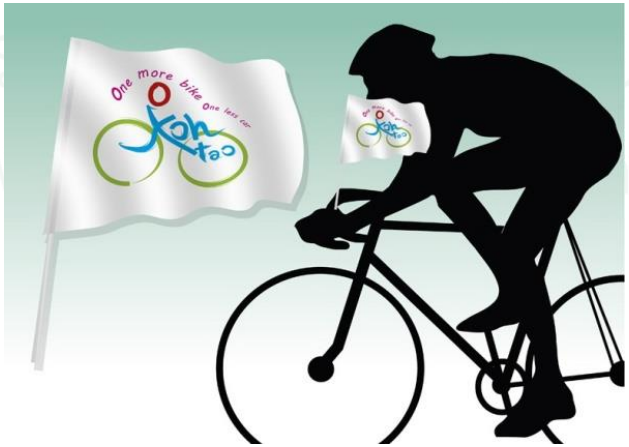
ความเป็นไปได้ในการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานไปทำงาน กรณีศึกษาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

ความเป็นมาและความสำคัญ





วัตถุประสงค์

- ปัจจัยเชิงนโยบายต่อการขับเคลื่อนการเดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน
- แรงจูงใจด้านภาษี (เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์) ต่อการเดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน
- ความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนแรงงานใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงาน

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

- ประชากรในที่นี้ คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 15-60 ปีขึ้นไปและเป็นผู้ที่ทำงานในพื้นอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 40,280 คนในปีพ.ศ. 2555 (กรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย, 2555) ใช้วิธีการเลือกขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1976) ด้วยค่าคลาดเคลื่อนทางสถิติ 0.05 ดังนั้น จึงใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 400 ตัวอย่าง ทั้งนี้ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลเริ่มตั้งแต่กันยายน 2559 ถึง กุมภาพันธ์ 2560

การวิเคราะห์ข้อมูล

- แบบจำลองที่นำมาใช้ในวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยนำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตาม (Dependent Variable) กับ ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) โดยใช้แบบจำลองโลจิท (Conditional Logit Model) สามารถแบ่งปัจจัยดังกล่าว คือ ตัวแปรตาม คือ การใช้รถจักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานของแรงงาน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และตัวแปรอิสระ คือ ตัวแปรที่มีผลต่อการใช้รถจักรยานในการทำงานของแรงงาน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการศึกษา

- **ปัจจัยเชิงนโยบายต่อการขับเคลื่อนการเดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี**
- จากสมมติฐานที่ว่า นโยบายของรัฐมีผลต่อแนวโน้มของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้จักรยาน ในงานวิจัยนี้จึงได้กำหนดนโยบายจำนวน 8 นโยบายด้วยกัน คือ การได้รับความสะดวกจากที่ทำงาน, การได้รับโบนัส (ค่าตอบแทนในรูปค่าจ้างทำงาน) , การมีช่องทางในการเดินทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ, การมีช่องทางการเดินทางที่เหมาะสมกับสภาพอากาศ, ราคาเชื้อเพลิงของยานพาหนะชนิดอื่นๆ, ภาษีประจำปีของยานพาหนะประเภทอื่นๆเพิ่มขึ้น และการมีบริการให้ยืมหรือเช่าจักรยาน

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการศึกษา Policy factors for bike to work.

demand	Coef.	Std. Err.	z	$p \succ \lvert z \rvert$	[95% Conf. Interval]	
Att1 (ความสะดวกในการทำงาน)	.5116997	.3585148	1.43	0.154	-.1909765	1.214376
Att2 (โบนัส)	.148198	.3439792	0.43	0.667	-.5259889	.8223848
Att3 (ช่องทางเฉพาะ)	-.4044575	.350002	-1.16	0.248	-1.090449	.2815338
Att4 (สภาพอากาศ)	-.8272866	.4024264	-2.06	0.040*	-1.616028	-.0385454
Att5 (ราคาเชื้อเพลิง)	.0455846	.3798287	0.12	0.904	-.6988661	.7900352
Att6 (ภาษีประจำปียานพาหนะอื่น)	.7015692	.3034699	2.31	0.021*	.1067791	1.296359
Att7 (ยืมหรือเช่า)	3.981239	.467776	8.51	0.000**	3.064415	4.898064
_cons	-1.460769	.2281261	-6.40	0.000	-1.907887	-1.01365
LR chi2=161.20 Prob>chi2 =0.0000 Pseudo R2 = 0.3152						

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

การวิเคราะห์แรงจูงใจด้านภาษีในการใช้จักรยานไปทำงาน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

- Tax incentives to bike to work.

demand	Coef.	Std. Err.	z	$p \succ \|z\|$	[95% Conf. Interval]	
Tax (ภาษี)	.3921429	.2134618	1.84	0.066*	-.02623450	.8105203
_cons	-.8994464	.1647733	-5.46	0.000	-1.222396	-.5764966
LR chi2= 3.41 Prob>chi2 = 0.0647 Pseudo R2 = 0.0067						

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนแรงงานใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงานใน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

1.จุดแข็ง (Strengths) คือ ผู้นำชุมชน หน่วยงานภาครัฐ มีความสนใจในการขับเคลื่อนการใช้จักรยานในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมถึงในอำเภอเกาะสมุยมีกิจกรรมการขับเคลื่อนเกี่ยวกับการปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่อง และมีกลุ่มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน (Green Island)

2.จุดอ่อน (Weaknesses) คือ มีความเคยชินในการเดินทางที่สะดวกสบายกว่าจักรยาน ถนนไม่มีความเหมาะสมในการปั่นจักรยาน ความรู้สึกไม่ปลอดภัยของผู้ที่ปั่นจักรยาน

3.โอกาส (Opportunities) คือ มีสถานประกอบการเริ่มต้นในการขับเคลื่อนการใช้จักรยาน เช่น สมุยอักษร รวมถึงเทศบาลอำเภอเกาะสมุยได้เริ่มวางแผนในการใช้จักรยานรอบอำเภอเกาะสมุยเริ่มมีการจัดทำเลนสำหรับการปั่นบริเวณพรุเฉวง

4.อุปสรรค (Threats) คือ สภาพอากาศที่ไม่เหมาะสมต่อการเดินทาง พฤติกรรมของบุคคลในการเลือกใช้ยานพาหนะขาดนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุน ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน สถานประกอบการไม่มีสถานที่รองรับ เช่น ที่อาบน้ำ

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐควรมีการออกมาตรการในการสร้างแรงจูงใจทั้งในการส่วนของผู้ประกอบการ และประชาชนในการสร้างพื้นที่สีเขียว เช่น การให้เงินสนับสนุน การลดหย่อนภาษี

2. สถานประกอบการ ควรจัดกิจกรรมกระตุ้นให้แรงงานในหน่วยงานเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง โดยหันมาใช้รถจักรยาน

3. หน่วยงานของรัฐและท้องถิ่นควรมีการร่วมมือการในการกำหนดมาตรการหรือแสวงหาแนวทางต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมร่วมกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่น การส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อลดภาวะมลพิษ

4. สร้างความตระหนักแก่ประชาชนในการดำรงชีวิตประจำวันหรือพฤติกรรม ที่ลดภาวะมลพิษ สร้างจิตสำนึกร่วมกัน ลดพฤติกรรมหรือไม่ปฏิบัติให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

5. ควรมีโครงการนำร่องในการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ ที่มีผลมาจากการสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐ เพื่อสร้างความเข้าใจ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ รณรงค์ให้เห็นถึงความสำคัญในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ติดต่อผู้นำเสนอ

มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ต.ขุนทะเล อ.เมือง สุราษฎร์ธานี 84100

ma_mai1234@hotmail.com

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute